



Docket No. 740124-181

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

IN RE PATENT APPLICATION OF :  
Peter GARNWEIDNER et al. :  
Application No. 10/757,461 :  
Filed: 01/15/2004 :  
For: REAR SEAT BACK FOR A VEHICLE :  
BACK SEAT :  
:

Examiner: Peter R. Brown  
Group Art Unit: 3636

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450  
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed:

<u>COUNTRY</u>	<u>APPLICATION NO.</u>	<u>MONTH/DAY/YEAR</u>
GERMANY	103 01 283.4	JANUARY 15, 2003

In support of this claim, enclosed is a certified copy of said prior foreign application. Acknowledgment of receipt of this certified copy is requested.

Respectfully submitted,

By:

  
\_\_\_\_\_  
David S. Safran  
Registration No. 27,997

NIXON PEABODY LLP  
401 9<sup>th</sup> Street, N.W.  
Suite 900  
Washington, D.C. 20004-2128

Telephone: 703-827-8094

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:** 103 01 283.4

**Anmeldetag:** 15. Januar 2003

**Anmelder/Inhaber:** Euromotive GmbH & Co KG, 5285 Ranshofen/AT

**Bezeichnung:** Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrücksitz

**IPC:** B 60 N 2/64

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 14. Januar 2004  
Deutsches Patent- und Markenamt

Der Präsident  
Im Auftrag

  
W. Wallner

# WILHELMSEN · KILIAN & PARTNER

PATENTANWÄLTE

EUROPEAN PATENT AND TRADEMARK ATTORNEYS · MANDATAIRES EN BREVETS ET MARQUES EUROPÉENS

DR. RER. NAT. ROLF E. WILHELMSEN  
DR. RER. NAT. HELMUT KILIAN  
DIPL.-PHYS. ECKART POHLMANN  
DIPL.-ING. LEONHARD HAIN (1955-1994)

Eduard-Schmid-Straße 2  
D-81541 München  
Telefon (0049) (89) 62 42 98 0  
Telefax (0049) (89) 62 42 98 12  
E-Mail: info@wkp-patents.de

P11162DE

Euromotive GmbH & Co. KG  
A-5282 Ranshofen

---

Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrucksitz

---

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrucksitz mit einem Lehnenrahmen, einer daran angebrachten Rückwand und einem Bezugskanal zur Verankerung des Sitzbezuges.

Herkömmliche Rücksitzlehnen für einen Fahrzeugrücksitz sind oft mit einer Teilung 2/3 - 1/3 oder 60 - 40 % mit Schi-sack und Schultergurtpunkt für die mittlere Sitzposition in der Lehne ausgebildet. Die Lehne ist entweder klappbar und auf der Oberseite am Pfosten C mit einem Schloss gehalten, wobei die unteren Lagerstellen Drehpunkte sind, oder dreh- und klappbar mit Lehneneigungsverstellern im Hüftbereich ausgebildet.

Der Lehnenrahmen ist üblicher Weise aus einem Stahlrohrge-stell gebildet, und die Rückwand besteht aus einem Stahlblech.

Neben dem hohen Gewicht aufgrund der Verwendung von Stahl als Material für den Lehnenrahmen hat der Aufbau einer derar-tigen Rücksitzlehne den Nachteil, dass für jedes neue Fahrzeug die kompletten Werkzeuge für die Herstellung des Lehnenrahmens und der Rückwand neu angefertigt werden müssen. Das ist mit hohen Kosten verbunden, was insbesondere für das große Tief-ziehwerkzeug für die Rückwand gilt, da sich der Bezugskanal bei der üblichen Rücksitzlehnenkonstruktion im Blechteil der Rückwand befindet.

Die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe besteht daher darin, eine Rücksitzlehne der eingangs genannten Art zu schaf-fen, die einfach und kostengünstig auf verschiedene Fahrzeug-modelle angepasst werden kann und dabei keine bzw. nur geringe zusätzliche Werkzeugkosten verursacht.

Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung dadurch gelöst, dass der Lehnenrahmen aus Strangpressprofilteilen besteht, die in einem Stück mit dem Bezugskanal ausgebildet sind, und die Rückwand aus einem im Wesentlichen ebenen Bauteil besteht.

Bevorzugte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der erfin-dungsgemäßen Rücksitzlehne sind Gegenstand der Ansprüche 2 bis 6.

Da bei der erfindungsgemäßen Rücksitzlehne der Bezugskanal in den Lehnenrahmen integriert ist, kann die Rückwand aus einem einfachen ebenen Blechteil mit Sicken bestehen. Da bei

der Erzeugung der Blechplatten immer häufiger Lasereinrichtungen eingesetzt werden, kann eine Geometrieänderung der Breite oder Höhe ohne Werkzeugaufwand realisiert werden. Die Sicken erfolgt immer im gleichen Werkzeug.

Im Folgenden werden anhand der zugehörigen Zeichnungen besonders bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung näher beschrieben. Es zeigen

Fig. 1 eine Schnittansicht durch einen Rücksitzlehnenrahmen mit üblichem Aufbau,

Fig. 2 eine perspektivische Vorderansicht eines ersten Ausführungsbeispiels der erfindungsgemäßen Rücksitzlehne,

Fig. 3 eine perspektivische Vorderansicht eines zweiten Ausführungsbeispiels der erfindungsgemäßen Rücksitzlehne und

Fig. 4 eine Fig. 1 entsprechende Schnittansicht eines Ausführungsbeispiels der erfindungsgemäßen Rücksitzlehne.

Wie es in Fig. 1 dargestellt ist, besteht eine übliche Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrücksitz aus einem Lehnenrahmen 1 aus Stahlrohr, einer daran bei 3 angeschweißten Rückwand 2 und einem Bezugskanal 7 zur Verankerung des Sitzbezuges 5 und/oder des Teppichs 4. Zwischen dem Bezug 5 und der Rückwand 2 befindet sich ein Schaumpolster 6.

In den Figuren 2 und 3 ist der 2/3-Teil einer Rücksitzlehne gemäß der Erfindung mit 2/3-1/3-Teilung dargestellt.

Dieser Rücksitzlehnenanteil umfasst einen Rücksitzlehnenanteil 8 für den äußeren Sitz und einen Rücksitzlehnenanteil 9 für den mittleren Sitz, an dem sich auch eine Schisack- und Armlehnenkonstruktion 17 befindet, die aus Kunststoffteilen gebildet ist.

Die Rücksitzlehnenanteile 8, 9 weisen eine Rückwand 14 auf, die an den Lehnenrahmen 10 aus Strangpressprofilteilen geklebt, genietet oder geschraubt ist.

Wie es in den Figuren 2 und 3 weiterhin dargestellt ist, verläuft das Strangpressprofilteil 12 des Lehnenrahmens 10 auf der Teilungsseite zwischen dem äußeren Sitz und dem mittleren

Sitz von oben nach unten schräg nach innen, so dass dieses Strangpressprofilteil 12 zusammen mit dem benachbarten Strangpressprofilteil des Lehnenrahmens des mittleren Sitzes eine V-Form bildet. Zwischen den freien Enden der Schenkel dieser V-Form ist eine Aufnahme 13 für den Gurtaufroller des Sitzgurtes des mittleren Sitzes angeordnet.

Bei dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel ist an der Oberseite des Lehnenrahmens 10 eine Aufnahme für das Lehneneschloss am Pfosten C vorgesehen.

Bei dem in Fig. 3 dargestellten Ausführungsbeispiel sind demgegenüber ein Lehnenlager 16 außen und ein Lehnenlager 18 innen vorgesehen, über die die Rücksitzlehne dreh- und klappbar angebracht ist.

Wie es im Einzelnen in Fig. 4 dargestellt ist, ist der Bezugskanal 7 in den Lehnenrahmen 10 integriert, d.h. in einem Stück damit ausgebildet. Das hat zur Folge, dass die Rückwand 2 ein ebenes Bauteil ohne Verformungen ist, die durch Tiefziehen mittels entsprechender Tiefziehwerkzeuge gebildet werden müssten.

Daraus ergibt sich, dass die obige Rücksitzlehnenkonstruktion problemlos an verschiedene Fahrzeugmodelle angepasst werden kann, ohne dass zusätzliche Werkzeugkosten entstehen, da die Rückwand 2, die ein im Wesentlichen ebenes Bauelement ist, in ihrer Abmessung durch Änderung des Beschnittes ohne weiteres anpassbar ist. Alle anderen Bauteile der Rücksitzlehnenkonstruktion sind ohne weiteres auf jeden Fahrzeugtyp anpassbar, was insbesondere für den Lehnenrahmen gilt, dessen horizontale Rahmenseiten ohne weiteres verlängert oder gekürzt werden können.

Der Lehnenrahmen ist insbesondere aus einem Leichtmetall oder einer Leichtmetalllegierung, beispielsweise aus Aluminium, Magnesium oder einer Magnesium- oder Aluminiumlegierung gefertigt. Die Rückwand 2 kann aus Aluminium, Magnesium, Stahl oder einem Kunststoff bestehen.

Die erfindungsgemäße Rücksitzlehne mit dem oben beschriebenen Aufbau hat den weiteren Vorteil, dass bei der Anpassung an ein neueres Fahrzeug nur noch Homologationsversuche nötig sind, dass aufwändige Entwicklungstätigkeiten aber entfallen, die bei den bisherigen Rücksitzlehnenkonstruktionen aus Stahlrohrgestellen notwendig waren.

**Patentansprüche**

1. Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrücksitz mit einem Lehnenrahmen (10), einer daran angebrachten Rückwand (2) und einem Bezugskanal (7) zur Verankerung des Sitzbezuges (5), dadurch gekennzeichnet, dass der Lehnenrahmen (10) aus Strangpressprofilteilen besteht und in einem Stück mit dem Bezugskanal (7) ausgebildet ist, und die Rückwand (2) aus einem im Wesentlichen ebenen Bauteil besteht.

2. Rücksitzlehne nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass bei einer 2/3-1/3-Teilung der Außensitzlehnenrahmenteil (8) des 2/3-Rücksitzlehnennteils an der Teilungsseite zum mittleren Sitz von einem von oben nach unten schräg nach innen verlaufenden Strangpressprofilteil (12) begrenzt ist, das mit dem benachbarten Strangpressprofilteil des Lehnenrahmens (9) des mittleren Sitzes (9) eine V-Form bildet, und zwischen den freien Enden der Schenkel der V-Form eine Aufnahme (13) für den Gurtaufroller für den mittleren Sitz angeordnet ist.

3. Rücksitzlehne nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Lehnenrahmen (10) aus Strangpressprofilteilen aus einem Leichtmetall oder einer Leichtmetalllegierung, insbesondere aus Aluminium oder einer Aluminiumlegierung besteht.

4. Rücksitzlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Rückwand (2) an den Lehnenrahmen (10) geklebt ist.

5. Rücksitzlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Rückwand (2) an den Lehnenrahmen (10) genietet ist.

6. Rücksitzlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Rückwand (2) an den Lehnenrahmen (10) geschraubt ist.

### Zusammenfassung

Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrücksitz mit einem Lehnenrahmen, einer daran angebrachten Rückwand 2 und einem Bezugskanal 7 zur Verankerung des Sitzbezuges 5. Der Lehnenrahmen besteht aus Strangpressprofilteilen und ist in einem Stück mit dem Bezugskanal 7 ausgebildet, und die Rückwand 4 ist als ein im Wesentlichen ebenes Bauteil ausgebildet.

Figur 4

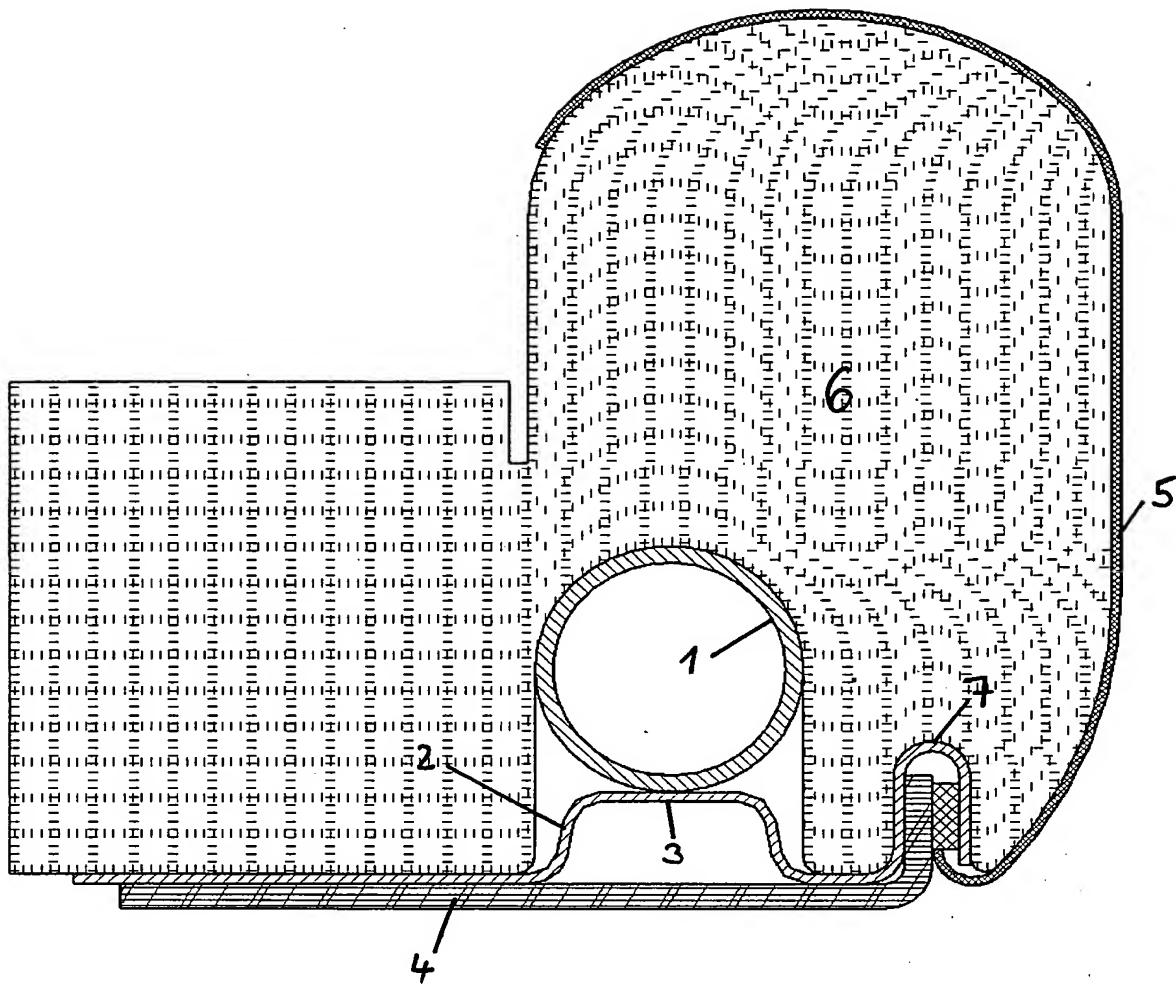


Fig. 1

BEST AVAILABLE COPY

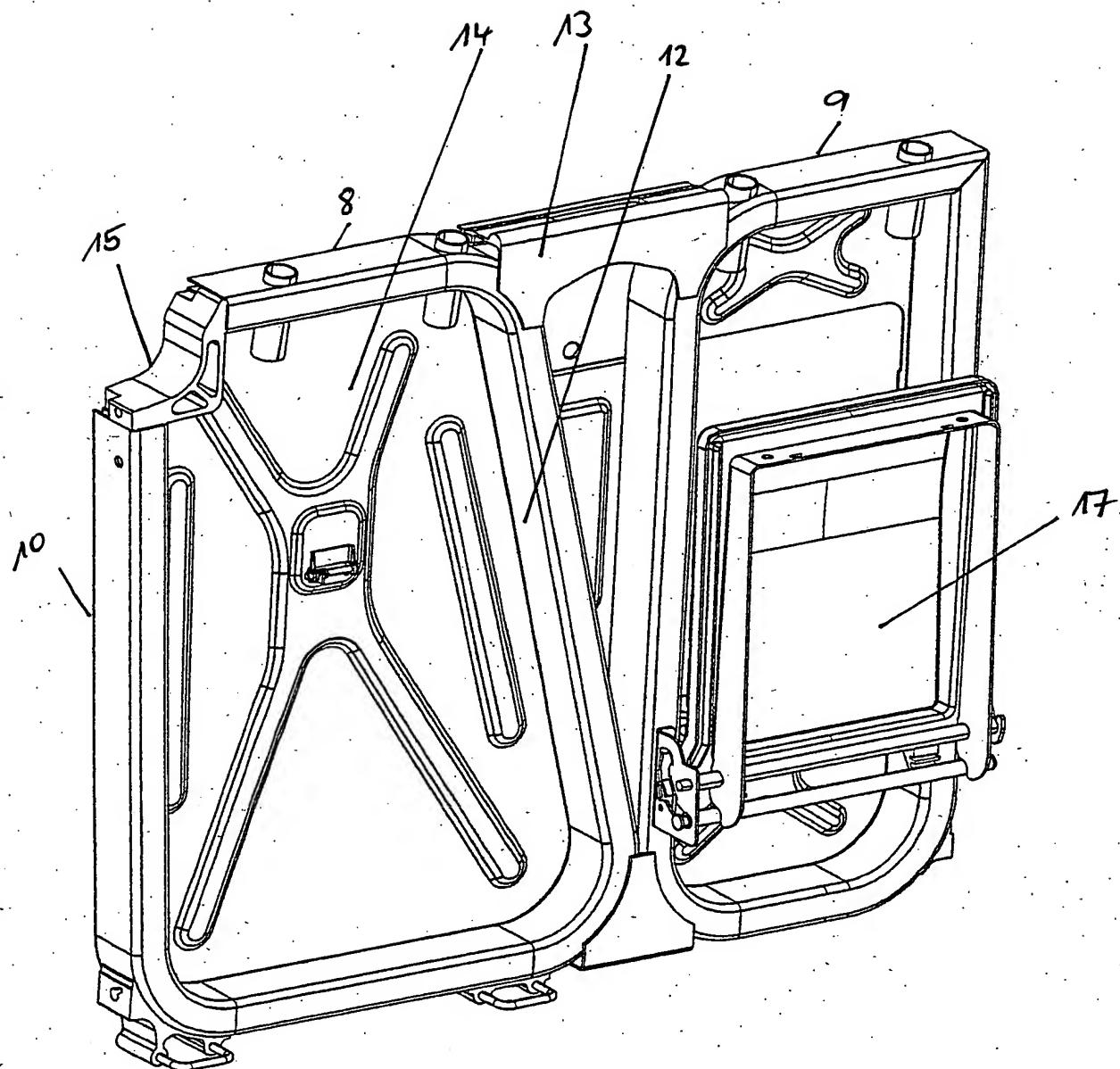


Fig. 2

BEST AVAILABLE COPY

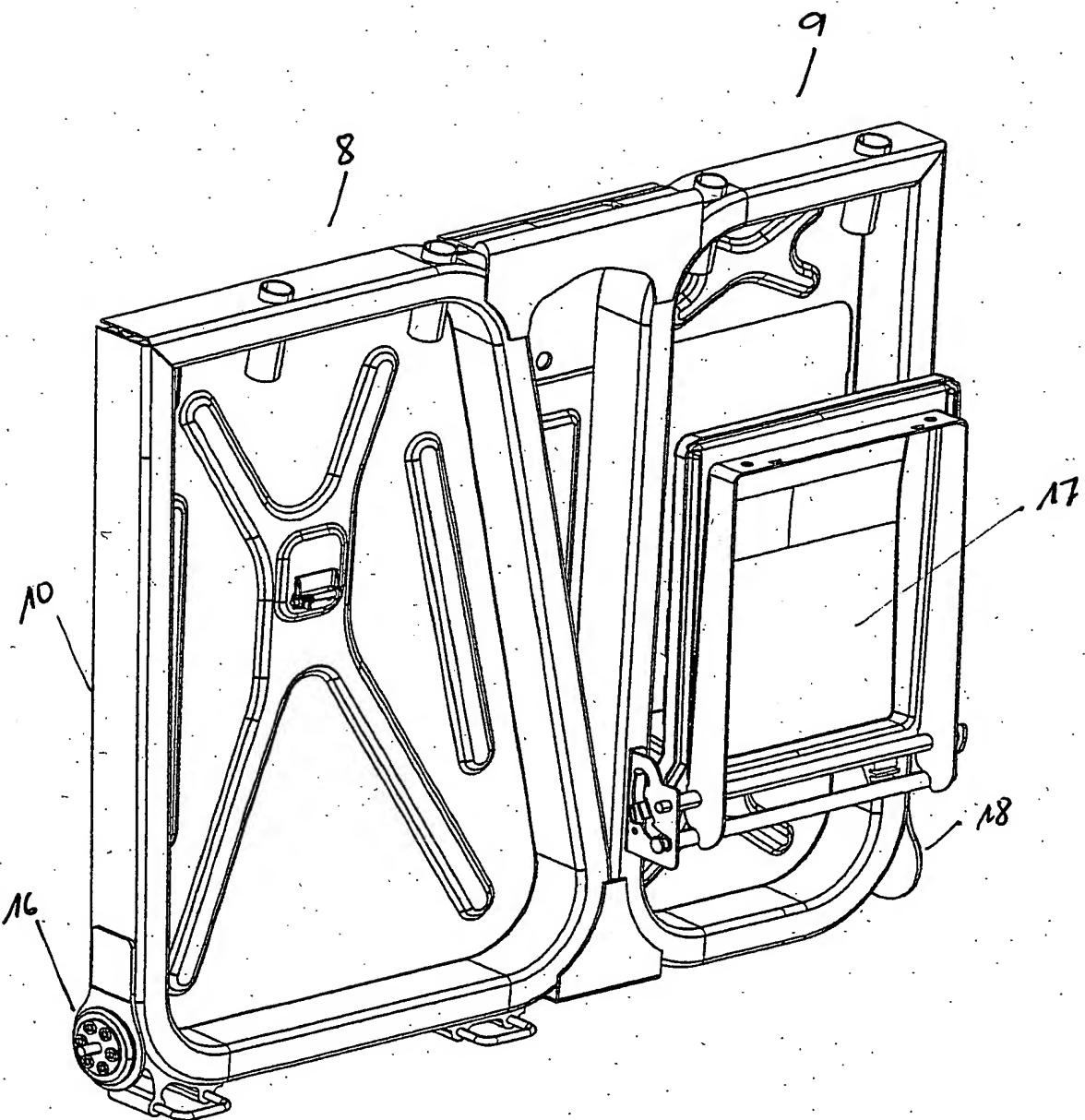


Fig. 3

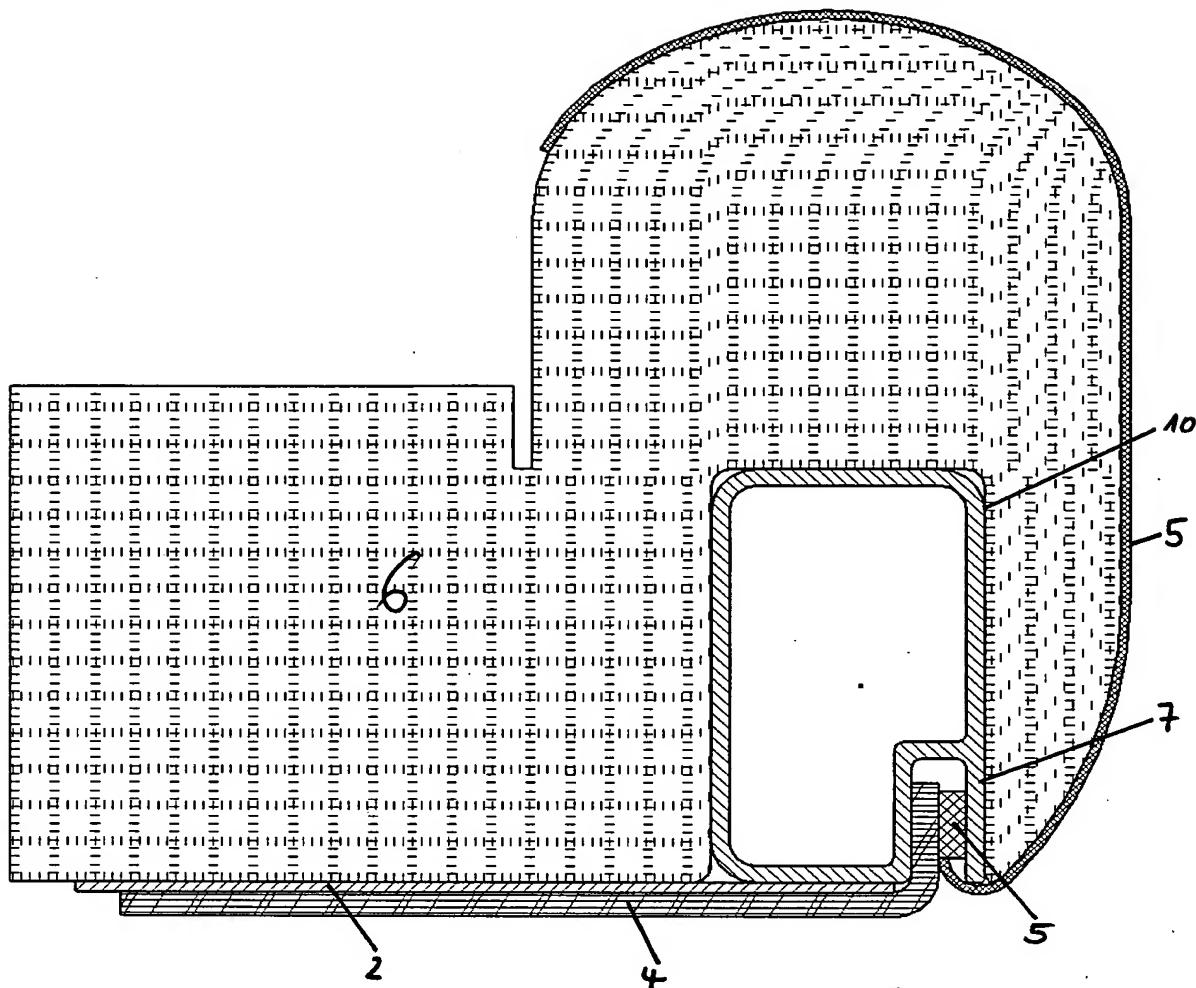


Fig. 4